

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia sebagai negara berkembang tidak bisa lepas dari kemacetan baik di kota-kota besar maupun di kota sedang, mulai dari jalan-jalan utama hingga jalan-jalan alternatif. Kemacetan terjadi sebagai dampak peningkatan sarana angkutan yang tidak diimbangi dengan perluasan jalan dan integrasi antar angkutan umum.

Kemacetan adalah keadaan dimana kendaraan mengalami berbagai jenis kendala yang mengakibatkan turunnya kecepatan kendaraan di bawah keadaan normal. Kemacetan akan sangat merugikan bagi para pengguna jalan, karena akan menghambat waktu perjalanan mereka. Menurut *federal highway administration*, USA (2005), terdapat 7 penyebab kemacetan, yaitu *physical bottlenecks*, kecelakaan lalu lintas (*traffic incident*), area pekerjaan (*work zone*), cuaca buruk (*bad weather*), alat pengatur lalu lintas yang kurang memadai (*poor signal timing*), acara khusus (*special event*), dan fluktuasi pada arus normal (*fluctuations in normal traffic*). Kemacetan akan terus meningkat apabila jumlah kendaraan pribadi semakin bertambah setiap harinya.

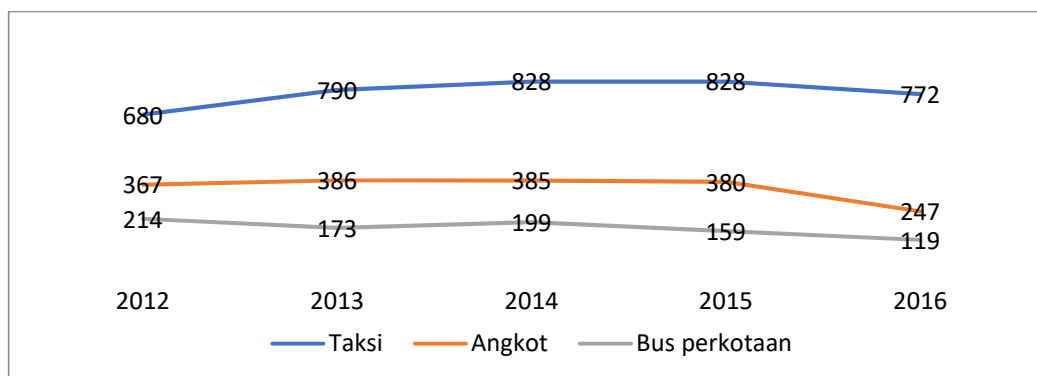
Kondisi jalan yang semakin macet di perkotaan diakibatkan masih tingginya penggunaan kendaraan pribadi ketimbang menggunakan transportasi umum. Tingginya penggunaan kendaraan tak lepas dari maraknya kredit sepeda motor dapat membuat minat masyarakat akan jasa transportasi umum semakin

menurun dan malah akan mengakibatkan kemacetan karena jumlah kendaraan pribadi yang semakin meningkat setiap tahunnya.

Kemacetan yang diakibatkan meningkatnya jumlah kendaraan pribadi juga terjadi di kota Surakarta, berdasarkan data dari unit pelayanan pendapatan daerah (UPPD) Surakarta, jumlah kendaraan baru di Surakarta selama Januari-April Tahun 2017 bertambah 5.473 unit, pada Januari sebanyak 1.961 unit, Februari 1.595 unit, Maret 1.972 unit, dan April 645 unit. Penambahan kendaraan terbanyak terjadi pada Maret sebesar 1.972. Sementara paling sedikit pada April sebesar 645 Unit. Pertumbuhan kendaraan baru di Surakarta didominasi kendaraan roda dua dengan jumlah 3.961 unit Sementara kendaraan roda empat sebanyak 1.512 unit.

Kota surakarta sendiri memiliki jenis transportasi yang beragam, dari taksi, bus perkotaan hingga angkutan kota (angkot). Penggunaan kendaraan pribadi seperti sepeda motor yang semakin lama semakin meningkat akan mempengaruhi minat masyarakat menggunakan transportasi umum.

Gambar 1-1
Banyaknya Kendaraan Angkutan Umum yang Berdomisili di Kota Surakarta Tahun 2010-2016



Sumber : BPS (diolah)

Berdasarkan gambar 1-1 dapat dilihat setiap tahunnya terjadi penurunan jumlah kendaraan angkutan umum yang berdomisili di surakarta baik taksi, angkot maupun bus perkotaan. Jumlah taksi mengalami kenaikan dari 680 unit pada tahun 2012 menjadi 828 pada tahun 2015 namun pada tahun 2016 terjadi penurunan jumlah armada sebesar 772 unit, adapun jumlah angkutan kota terjadi penurunan yang drastis, dari 367 unit pada tahun 2012 turun menjadi 247 unit pada tahun 2016. Hal yang sama juga terjadi pada bus perkotaan yang mengalami penurunan jumlah armada dari 214 unit pada tahun 2012 turun menjadi 119 pada tahun 2016.

Penurunan jumlah kendaraan angkutan umum di kota Surakarta khususnya angkutan kota (angkot) tak lepas dari kurangnya minat masyarakat menggunakan transportasi umum dan kebiasaan masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, apalagi maraknya kredit kendaraan bermotor dengan syarat yang mudah. Kurangnya minat masyarakat menggunakan transportasi umum seperti angkutan kota (angkot) juga ditunjang dengan hadirnya transportasi daring seperti go-jek, uber dan grab pada awal tahun 2017. Hal ini menimbulkan persaingan baru antara transportasi umum konvensional dengan transportasi daring yang secara tidak langsung akan mempengaruhi pendapatan sopir angkutan kota (angkot), dalam hal ini adalah pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota surakarta. Tingkat pendapatan merupakan indikator utama kesejahteraan masyarakat, di samping berbagai indikator sosial ekonomi lainnya.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka peneliti tertarik untuk menulis skripsi dengan judul “Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota (Angkot) di

Kota Surakarta Serta Perbedaan Pendapatan Sebelum dan Sesudah Adanya Transportasi Daring (*Online*)”.

B. Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut, dapat disimpulkan bahwa rumusan masalah penelitiannya adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh umur, pengalaman kerja, jam kerja dan biaya BBM terhadap pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta?
2. Apakah terdapat perbedaan yang signifikan pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta sebelum dan sesudah adanya transportasi daring (*online*) di kota Surakarta?

C. Tujuan Penelitian

Adapun Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk menganalisis pengaruh umur, pengalaman kerja, jam kerja dan biaya BBM terhadap pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta.
2. Untuk menganalisis perbedaan pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta sebelum dan sesudah adanya transportasi daring (*online*) di kota Surakarta.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Memberikan informasi kepada masyarakat pentingnya transportasi umum sebagai solusi mengatasi kemacetan dan di harapkan dapat meningkatkan minat masyarakat beralih menggunakan transportasi umum.
2. Memberikan sumbangan pemikiran bagi pemerintah kota untuk menyiapkan atau mengatur regulasi yang tepat terkait transportasi perkotaan yang terintegrasi.
3. Memberikan sumbangan pemikiran dan bahan pertimbangan bagi Dinas Perhubungan dan komunikasi dalam upaya meningkatkan mutu pelayanan transportasi publik yang murah, aman, nyaman, efisien serta terintegrasi.
4. Sebagai bahan referensi bagi peneliti lain yang terkait.

E. Metode Analisis Data Penelitian

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini merujuk pada tujuan penelitian, yaitu :

1. Untuk menganalisis pengaruh umur, pengalaman kerja, jam kerja dan biaya BBM terhadap pendapatan sopir angkutan di kota Surakarta, digunakan model regresi linier berganda dengan metode *ordinary least square* (OLS). Persamaan regresi yang digunakan adalah (Gujarati, 2015):

$$Y_t = \beta_0 + \beta_1 X_{1t} + \beta_2 X_{2t} + \beta_3 X_{3t} + \beta_4 X_{4t} + \mu$$

Keterangan:

Y = Pendapatan sopir angkutan di kota Surakarta

β_0 = Konstanta

$\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$ = Koefesien regresi

X_{1t} = Umur

X_{2t} = Pengalaman kerja

X_{3t} = Jam kerja

X_{4t} = Biaya BBM

μ = variabel pengganggu (*error*)

2. Untuk menganalisis perbedaan pendapatan sopir angkutan kota (angkot) sebelum dan sesudah adanya transportasi daring (*online*) di kota Surakarta, pengujian dilakukan dengan uji *Paired sample T-test* digunakan untuk menguji perbedaan dua sampel yang berpasangan. Sampel yang berpasangan diartikan sebagai sebuah sampel dengan subjek yang sama namun mengalami dua perlakuan yang berbeda pada situasi sebelum dan sesudah proses (Santoso, 2001).

F. Sistematika Penulisan

Sistematika Penulisan skripsi ini akan dibagi dalam 5 bab, meliputi:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian yang diharapkan, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Bab ini berisi tentang teori-teori yang mendiskripsikan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi variabel pendapatan yang didukung oleh penelitian-penelitian terdahulu dan hipotesis.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini berisi tentang jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, variabel penelitian, definisi operasional, metode analisis data serta pengujian *paired sample test*.

BAB IV : HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang hasil dari penelitian dan analisis data beserta dengan interpretasinya.

BAB V : PENUTUP

Bab ini menyajikan secara singkat kesimpulan dan saran yang dapat diambil dari penelitian yang dilakukan dan dapat dijadikan pertimbangan dalam mengambil suatu kebijakan.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN